# DODATEK

## DO DZIENNIKA URZĘDOWEGO MINISTERSTWA KOMUNIKACJI

23 listopada | Nr. 12. | Rok 1930.

T R E Ś Ć:

Sprawy ruchowe.

Praca Polskich Kolei Państwowych we wrześniu 1930 r. według danych przedwstępnych.

## SPRAWY RUCHOWE.

### PRACA POLSKICH KOLEI PAŃSTWOWYCH

we wrześniu 1930 roku

**według danych przedwstępnych.**

Przewóz podróżnych we wrześniu r. b. (30 dni) wyniósł ogółem 13.762.102 osób. W porównaniu z sierpniem r. b. (31 dzień — 14.591.748 osób) zmniejszył się o 5,7%, w porównaniu zaś z wrześniem r. ub. (15.638.495 osób) zmniejszył się o 12%.

Ze względu na dalszy powrót z letnisk oraz zjazd młodzieży szkolnej ruch pasażerski na początku września był jeszcze dość ożywiony.

Od połowy września ruch wycieczkowy i turystyczny uległ zmniejszeniu w szczególności ustały wyjazdy nad morze w związku z czem wstrzymano bieg pociągu Nr. 611 z dniem 13 września z Warszawy a 14 września z Helu.

Utrzymano natomiast do końca września kursowanie pociągów Nr. 3 i 4 do Zakopanego, Rabki i Krynicy ze względu na oczekiwany powrót kuracjuszów, których dość znaczna ilość pozostała na wrzesień we wspomnianych miejscowościach kuracyjnych.

Regularność ruchu w miesiącu wrześniu wynosiła 98%.

Przewóz towarów we wrześniu r. b. wynosił 6.156.239 tonn i w porównaniu w sierpniem r. b. (5.732.610 tonn) zwiększył się o 7,4%, co należy przypisać większej o jeden dzień liczbie dni roboczych (wrzesień 26, sierpnień 25) oraz rozpoczynającej się kampanji jesiennej. W porównaniu z wrześniem 1929 r., w którym przy 25 dniach roboczych przewieziono 8.858.579 tonn, przewóz towarów we wrześniu r. b. zmniejszył się o 30,5%.

Naładowano we wrześniu r. b. na stacjach linji normalnotorowych P. K. P. i wolnego miasta Gdańska 460.620 wagonów 15 tonnowych, przyjęto zaś od kolei zagranicznych łącznie z tranzytem 56.550 wagonów ładownych, czyli razem przewieziono 517.170 wagonów ładownych.

W porównaniu z sierpniem r. b. (478.454 wag.) ogólna praca kolei wykazuje zwiększenie (liczbą wagonów) o 8,1%, przyczem naładunek własny zwiększył się o 8,4%.

W porównaniu zaś z wrześniem r. ub. (581.220 wagonów) ogólna praca zmniejszyła się o 11%, a naładunek własny o 12,3%.

Naładunek najważniejszych ładunków masowych przedstawia się jak następuje (w wagonach 15 tonnowych).

| Wykonano | Rok 1930 Wrzesień dni roboczych 26 | Rok 1930 Sierpień dni roboczych 25 | Rok 1930 We wrześniu więcej + mniej — w procentach | 1929 r. Wrzesień dni roboczych 25 | We wrześniu 1930 r. więcej + mniej — w procentach w stosunku do września 1929 r. |
|---|---|---|---|---|---|
| **A) Naładowano: *)** | | | | | |
| Węgla . . . . . . . . | 189.950 | 170.748 | + 11,2% | 204.840 | — 7,3% |
| Drzewa . . . . . . . | 32.250 | 29.698 | + 8,6% | 53.670 | — 39,9% |
| Nawozów sztucznych . . | 8.610 | 10.447 | — 17,6% | 8.550 | + 0,7% |
| Materjałów budowlanych (oprócz drzewnych) . . | 14.250 | 14.663 | — 2,8% | 18.270 | — 22,0% |
| Rolniczych i aprowizacji . | 40.920 | 33.604 | + 21,8% | 46.800 | — 12,6% |
| Pozostałych ładunków . . | 174.640 | 165.695 | + 5,4% | 192.750 | — 9,4% |
| Razem . . . . | 460.620 | 424.855 | + 8,4% | 524.880 | — 12,3% |
| B) Przyjęto ładownych wagonów od kolei zagranicznych do Polski . . | 13.470 | 14.291 | — 5,8% | 18.540 | — 27,4% |
| Tranzytem przez Polskę . | 43.080 | 39.308 | + 10,6% | 37.800 | + 14,0% |
| C) Ogółem przewieziono wagonów ładownych. . | 517.170 | 478.454 | + 8,1% | 581.220 | — 11,0% |

*) łącznie z naładunkiem na terenie wolnego miasta Gdańska.

Jak widać z powyższej tabeli najwięcej bo zgórą o 19.000 wagonów (11,2%) zwiększył się we wrześniu w porównaniu z sierpniem naładunek węgla, następnie o 7.000 wag. (21,8%) naładunek płodów rolniczych i środków aprowizacji, prawie o 3.000 wag. (8,6%) naładunek drzewa i o 9.000 wag. (5,4%) naładunek innych szczegółowo niewymienionych ładunków. Zwiększył się również prawie o 4.000 wagonów (10,6%) tranzyt przez Polskę. Natomiast zmniejszył się naładunek nawozów sztucznych prawie o 2.000 wag. (17,6%), a przyjęcie ładunków od kolei zagranicznych o 800 wag. (5,8%).

Rozmiary naładunku węgla w zagłębiach kopalnianych przedstawia poniższa tabela:

**Naładowano wagonów 15-to tonnowych.**

| Zagłębia | 1930 r. Wrzesień dni roboczych 26 | 1930 r. Sierpień dni roboczych 25 | 1930 r. We wrześniu więcej + mniej — w procentach | 1929 r. Wrzesień dni roboczych 25 | We wrześniu 1930 r. więcej + mniej — w procentach w stosunku do września 1929 r. |
|---|---|---|---|---|---|
| Górnośląskie. . . . . . | 141.390 | 128.309 | + 10,2% | 149.610 | — 5,5% |
| Dąbrowskie . . . . . . | 37.110 | 32.519 | + 14,1% | 42.720 | — 13,1% |
| Krakowskie . . . . . . | 11.340 | 9.920 | + 14,3% | 12.510 | — 9,4% |
| Razem . . . . | 189.840 | 170.748 | + 11,2% | 204.840 | — 7,3% |

| Zagłębia | Rok 1930 Wrzesień 26 dni roboczych | Sierpień 25 dni roboczych | We wrześniu więcej + mniej — w procentach | 1929 r. Wrzesień 25 dni roboczych | We wrześniu 1930 r. więcej + mniej — w procentach w stosunku do września 1929 r. |
|---|---|---|---|---|---|
| | Z tego naładowano na wywóz zagranicę: | | | | |
| a) przez: | | | | | |
| Gdańsk, Gdynię i porty rzeczne . . . . . . | 51.900 | 48.174 | + 7,7% | 45.270 | + 14,6% |
| b) do: | | | | | |
| Węgier, Czechosłowacji, Austrji, Włoch . . . . | 18.330 | 18.569 | — 1,3% | 29.160 | — 37,1% |
| Rumunji . . . . . . . | 450 | 620 | — 27,4% | 810 | — 44,5% |
| Niemiec, Prus Wschodnich | 10.170 | 6.510 | + 56,2% | 8.460 | + 20,2% |
| Rosji i Łotwy . . . . . | 450 | 248 | + 81,5% | 300 | + 50,0% |
| Razem . . . . | 81.300 | 74.121 | + 9,7% | 84.000 | — 3,2% |

Z powyższej tabeli widać, że zagłębie Górnośląskie załadowało węgla we wrześniu więcej niż w sierpniu przeszło o 13.000 wag. (10,2%) zagłębie Dąbrowskie o 4,600 wag. (14,1%) i zagłębie Krakowskie o 1.400 wag. (14,3). Naładunek węgla na wywóz zagranicę przez porty Gdańsk i Gdynię zwiększył się prawie o 4.000 wag. (7,7%) i do Niemiec i Prus Wschodnich także prawie o 4.000 (56,2% w porównaniu z sierpniem r. b. i o 20,2% więcej niż we wrześniu r. ub.).

Norma naładunku węgla wynosiła we wrześniu r. b. dla wszystkich trzech zagłębi razem 8.100 wag. piętnastotonnowych na dzień roboczy, rzeczywisty zaś przeciętny naładunek wynosił 7.306 wag., czyli mniej od normy o 794 wag. (—9,8%) w dniu roboczym.

Niedoładunek został wywołany wyłącznie zmniejszeniem zapotrzebowania przez kopalnie.

W poszczególnych zagłębiach naładunek węgla w dniu roboczym wynosił:

Zagłębie Górnośląskie przy normie 5.982 wag. ładowało 5.439 wag. czyli mniej od normy o 9,1%,

Zagłębie Dąbrowskie przy normie 1.602 wag. ładowało 1.428 wagonów czy mniej od normy o 10,9%,

Zagłębie Krakowskie przy normie 516 wagonów ładowało 439 wagonów czyli mniej od normy o 14,9%.

Wywóz węgla przez porty w Gdańsku i Gdyni oraz przez porty rzeczne przedstawia się w miesiącu wrześniu jak następuje:

| Porty | Rok 1930 Wrzesień 26 dni roboczych | Sierpień 25 dni roboczych | We wrześniu więcej + mniej — w procentach | 1929 r. Wrzesień 25 dni roboczych | We wrześniu 1930 r. więcej + mniej — w procentach w stosunku do września 1929 r. |
|---|---|---|---|---|---|
| | a) w wagonach 15-tonnowych | | | | |
| Gdańsk . . . . . . . | 32.173 | 30.821 | + 4,4% | 33.262 | — 3,3% |
| Gdynia . . . . . . . | 18.990 | 18.259 | + 4,0% | 15.592 | + 21,8% |
| Kapuściska Małe . . . . | — | 99 | —100,0% | 564 | — 100,0% |
| Tczew . . . . . . . . | — | — | — | | |
| Razem . . . . | 51.163 | 49.179 | + 4,0% | 49.418 | + 3,5% |
| | b) w tonnach | | | | |
| Gdańsk . . . . . . . | 482.600 | 462.315 | + 4,4% | 498.937 | — 3,3% |
| Gdynia . . . . . . . | 284.853 | 273.894 | + 4,0% | 233.874 | + 21,8% |
| Kapuściska Małe . . . . | — | 1.490 | —100,0% | 8.462 | — 100,0% |
| Tczew . . . . . . . . | — | — | — | | |
| Razem . . . . | 767.453 | 737.699 | + 4,0% | 741.273 | + 3,5% |

Przeładunek węgla eksportowego na statki w Gdańsku i Gdyni wraz z portami rzecznemi w Kapuściskach Małych i Tczewie zwiększył się we wrześniu r. b. w porównaniu z sierpniem r. b. o 4%, przyczem w Gdańsku zwiększenie wynosiło 4,4%, a w Gdyni 4%. W porównaniu z wrześniem r. ub. przeładunek w r. b. był większy o 3,5% przyczem jednak w Gdańsku przeładowano mniej o 3,3% w Gdyni zaś więcej o 21,8%.

Praca ogólna portów Gdańska i Gdyni przedstawia się w m. wrześniu r. b. jak następuje:

**Ogólna praca Gdańska w tonnach:**

| Rodzaj ładunków | 1930 r. Wrzesień 26 dni roboczych | 1930 r. Sierpień 25 dni roboczych | We wrześniu więcej + mniej — w procentach | 1929 r. Wrzesień 25 dni roboczych | We wrześniu 1930 r. więcej + mniej — w procentach w stosunku do września 1929 r. |
|---|---|---|---|---|---|
| **Wywóz** | | | | | |
| Węgiel | 482.600 | 462.315 | + 4,4% | 498.937 | — 3,3% |
| Zboże | 47.465 | 54.026 | — 12,1% | 26.830 | + 76,9% |
| Cukier | 910 | 1.850 | — 50,8% | 3.625 | — 74,9% |
| Drzewo | 60.539 | 75.059 | — 19,4% | 57.544 | + 5.2% |
| Cement | 3.345 | 4.800 | — 30,3% | 10.080 | — 66,8% |
| Żelazo | 1.818 | 4.438 | — 59,4% | 390 | + 366,2% |
| Produkty naftowe | 2.579 | 3.298 | — 21,8% | 1.898 | + 35,9% |
| Inne ładunki | 20.115 | 15.842 | + 27,0% | 15.406 | + 30,6% |
| Razem | 619.371 | 621.628 | — 0,4% | 614.710 | + 0,8% |
| **Przywóz** | | | | | |
| Ruda żelazna | 45.824 | 51.511 | — 11,1% | 66.623 | — 31,2% |
| Złom | 13.954 | 5.755 | + 142,5% | 24.293 | — 42,6% |
| Żelazo | 62 | — | + 100,0% | 165 | — 62,4% |
| Zboże | — | — | — | 10 | — 100,0% |
| Nawozy sztuczne | 4.377 | 6.856 | — 36,2% | 13.293 | — 67,1% |
| Inne ładunki | 13.603 | 13.763 | — 1,2% | 25.994 | — 47,7% |
| Razem | 77.820 | 77.885 | — 0,1% | 130.378 | — 40,3% |

**Ogólna praca Gdyni w tonnach.**

| Rodzaj ładunków | 1930 r. Wrzesień 26 dni roboczych | 1930 r. Sierpień 25 dni roboczych | We wrześniu więcej + mniej — w procentach | 1929 r. Wrzesień 25 dni roboczych | We wrześniu 1930 r. więcej + mniej — w procentach w stosunku do września 1929 r. |
|---|---|---|---|---|---|
| **Wywóz** | | | | | |
| Węgiel | 284.853 | 273.894 | + 4,4% | 233.874 | + 21,8% |
| Cukier | — | — | — | 915 | — 100,0% |
| Inne ładunki | 6.500 | 4.366 | + 48,9% | 1.425 | + 356,1% |
| Razem | 291.353 | 278.260 | + 4,7% | 236.214 | + 23,3% |
| **Przywóz** | | | | | |
| Ruda | 3.263 | 3.671 | — 11,1% | 1.971 | + 65,6% |
| Złom | 45.855 | 34.138 | + 34,3% | 4.798 | + 855,7% |
| Ryż | 3.300 | 3.075 | + 7,3% | 8.915 | — 63,0% |
| Nawozy sztuczne | 22.255 | 27.435 | — 18,9% | 6.350 | + 250,5% |
| Inne ładunki | 2.700 | 3.495 | — 22,8% | 655 | + 312,2% |
| Razem | 77.373 | 71.814 | + 7,7% | 22.689 | + 241,0% |

Wywóz i przywóz morzem przez obydwa porty Gdańsk i Gdynię zwiększył się: wywóz o 10.836 tonn czyli o 1,2%, przywóz o 5.494 tonny czyli o 3,7%. W wywozie zwiększenie odnosi się głównie do węgla, w przywozie zaś do złomu.

Ogólny przywóz i wywóz ładunków do Polski i z Polski tak przez obydwa porty jak i przez granicę lądową przedstawia się we wrześniu jak następuje:

**W wagonach 15 tonnowych.**

| Rodzaj ładunków: | Rok 1930 Wrzesień 26 dni roboczych | Rok 1930 Sierpień 25 dni roboczych | Rok 1930 We wrześniu więcej + mniej — w % | 1929 r. Wrzesień 25 dni roboczych | We wrześniu 1930 r. więcej + mniej — w procentach w stosunku do września 1929 r. |
|---|---|---|---|---|---|
| **Przywóz** | | | | | |
| Zboże | 38 | 56 | — 32,2% | 204 | — 81,4% |
| Mąka | 7 | — | + 100,0% | 4 | + 75,0% |
| Węgiel | 522 | 441 | + 18,4% | 767 | — 32,0% |
| Drzewo | 141 | 116 | + 21,6% | 275 | — 48,7% |
| Bawełna | 904 | 857 | + 5,5% | 766 | + 18,0% |
| Materjały budowlane | 787 | 1.007 | — 21,9% | 1.403 | — 43,9% |
| Produkcja przemysłowa | 8.439 | 7.755 | + 8,8% | 10.553 | — 20,0% |
| Ruda żelazna | 2.960 | 2.865 | + 3,3% | 3.656 | — 19,0% |
| Pozostała aprowizacja | 2.640 | 2.528 | + 4,4% | 3.139 | — 15,9% |
| Inne ładunki | 5.932 | 6.446 | — 8,0% | 6.246 | — 5,0% |
| Razem | 22.370 | 22.071 | + 1,4% | 27.013 | — 17,2% |
| **Wywóz** | | | | | |
| Zboże | 4.052 | 4.797 | — 15,5% | 3.310 | + 22,4% |
| Mąka | 347 | 190 | + 82,6% | 85 | + 308,2% |
| Węgiel | 70.392 | 68.478 | + 2,8% | 75.591 | — 6,9% |
| Drzewo | 13.149 | 14.943 | — 12,0% | 26.512 | — 50,4% |
| Bawełna | 98 | 106 | — 7,6% | 173 | — 43,4% |
| Materjały budowlane | 792 | 921 | — 14,0% | 1.978 | — 60,0% |
| Produkcja przemysłowa | 7.454 | 7.424 | + 0,4% | 6.439 | + 15,8% |
| Cukier | 244 | 281 | — 13,2% | 376 | — 35,1% |
| Pozostała aprowizacja | 3.870 | 3.848 | + 0,6% | 5.359 | — 27,8% |
| Inne ładunki | 3.597 | 3.312 | + 8,6% | 4.338 | — 17,1% |
| Razem | 103.995 | 104.300 | — 0,3% | 124.161 | — 16,3% |

Jak widać z powyższej tabeli przywóz do Polski we wrześniu r. b. zwiększył się w porównaniu z sierpniem r. b. o 1,4%, wywóz zaś zmniejszył się o 0.3%.

We wrześniu nie było żadnych trudności w ruchu towarowym, które odbiłyby się ujemnie na sprawności przewozów.

Tabor parowozowy i wagonowy w dniu 1 września r. b. wynosił:

**parowozów** 5.360 czyli w porównaniu z rokiem ubiegłym (5.252) więcej o 2,1%. W naprawie było parowozów 16,15%, mniej niż w roku ubiegłym o 2,14%;

**wagonów osobowych** było 10.336, więcej niż w roku ubiegłym (10.017) o 3,2%. W naprawie było wagonów osobowych 9,53%, mniej niż w roku ubiegłym (11,58%) o 2,05%;

**wagonów towarowych** było 153.564 czyli w stosunku do roku ubiegłego (152.398) więcej o 0,8%. W naprawie było wagonów towarowych 4,36%, więcej niż w roku ubiegłym o 0,17%.

Nowego taboru dostarczyły fabryki we wrześniu ilości następujące:

| | | |
|---|---|---|
| parowozów | — | 13 |
| wagonów osobowych | — | — |
| „ towarowych | — | 370 |

Wskutek zwiększenia się przewozu ładunków liczba wagonów odstawionych do rezerwy znacznie się zmniejszyła i wynosiła na 1 października r. b. krytych 11.540, węglarek 1.200, platform 4.581, razem 17.321 (w sierpniu 31.342).

**Przebieg pociągów** we wrześniu wynosił:
w ruchu osobowym — 5.647.648 pociągo - kilometrów
w ruchu towarowym — 4.735.924 pociągo-kilometrów.
Razem — 10.383.572 pociągo-kilometrów.

W porównaniu w sierpniem r. b. (10.557.057) ogólny przebieg pociągów zmniejszył się o 1,6%, przyczem jednak przebieg pociągów ruchu osobowego zmniejszył się o 4,5%, a przebieg pociągów ruchu towarowego zwiększył się o 2%.

W porównaniu zaś z wrześniem r. ub. (11.093.486 poc.-klm.), ogólny przebieg pociągów zmniejszył się o 6,4%.

Z działalności taryfowo-handlowej Ministerstwa Komunikacji we wrześniu r. b. należy zaznaczyć:

Z dniem 1 września ukazał się dodatek VIII do taryfy osobowej i bagażowej polsko-niemieckiej, z dniem 8 września Dodatki numerowane I do zeszytów I i II taryfy polsko-rumuńskiej, a w dniu 15 weszła w życie taryfa polsko-węgierska w nowej redakcji oraz dodatek II do zeszytu II taryfy angielsko-polsko-bałtyckiej, wreszcie dodatek I do taryfy polsko-łotewskiej. Dodatki zawierają zmiany opłat i warunków przewozowych.

W zakresie taryf towarowych wewnętrznych należy zanotować wejście w życie Dodatku VI w dniu 1 września oraz nową redakcję taryfy towarowej w dniu 1 października, zawierającą liczne zmiany, uzupełnienia i poprawki, jako drugie pełne wydanie taryfy z dnia 1 października 1929 r.

W zakresie taryf towarowych z kolejami zagranicznemi należy zanotować jako najważniejsze zmiany:

wejście w życie w dniu 1 września nowej taryfy węglowej rumuńsko-czeskosłowackiej tudzież niemiecko-rumuńskiej na ogół towarów. Zmiany tej ostatniej wywołane są podwyżką udziału polskiego. Ponadto dokonano licznych drobnych zmian.

W dziedzinie międzynarodowych układów kolejowych należy zaznaczyć, że:

1) dnia 14 sierpnia r. b. na przejściu kolejowem Zbąszyń-Stentsch i Zbąszyń-Bomst został otwarty niemiecki dworzec graniczny Neu Bentschen dla ruchu osobowego, bagażowego i przesyłek ekspresowych. W związku z powyższem, w myśl ustępu Dd, protokółu końcowego do polsko-niemieckiej umowy o wzajemnej komunikacji kolejowej z dnia 27 marca 1926 r., wstrzymano kolejowe czynności zdawczo-odbiorcze na przejściach kolejowych Zbąszyń-Stentsch i Zbąszyń-Bomst; także niemiecka odprawa celna i paszportowa, odbywająca się po stronie niemieckiej na stacjach Stentsch i Bomst, została równocześnie przeniesiona do stacji Neu Bentschen, w myśl ustępu Gb, tego samego Protokółu Końcowego.

2) Stały Komitet Prawniczy Komisji doradczej Ligi Narodów dla spraw komunikacji i tranzytu zebrał się w Genewie z końcem września r. b., aby dać Wysokiemu Komisarzowi Ligi Narodów ostateczną opinję w polsko-gdańskich spornych sprawach, dotyczących:

1) zakresu działania D. O. K. P. w Gdańsku,

2) władzy nadzorczej Ministerstwa Komunikacji na kolejach, położonych na obszarze w. m. Gdańska i

3) w sprawie zobowiązań P. K. P. przy obsadzaniu stanowisk na kolejach, położonych na tymsamym obszarze.

Opinja ta została powzięta dnia 29 września. Na jej podstawie Wysoki Komisarz Ligi Narodów wyda w najbliższym czasie decyzję, od której obu stronom przysługuje odwołanie do Rady Ligi Narodów. Decyzja Rady Ligi Narodów będzie ostateczna.

**Wpływy Polskich Kolei Państwowych w miesiącu wrześniu r. b.** zwiększyły się w porównaniu z sierpniem r. b. i wynosiły:

| | | | |
|---|---|---|---|
| a) | z przewozu podróżnych | — | 29.831.806 zł. |
| b) | „ bagażu i przesyłek ekspresowych | — | 1.763.022 zł. |
| c) | „ towarów | — | 90.727.649 zł. |
| d) | uboczne | — | 1.950.583 zł. |
| | Razem | — | 124.273.060 zł. |

W porównaniu z sierpniem r. b. (117.250.164 zł.) wpływy zwiększyły się o 6%.

WYDAWNICTWO MINISTERSTWA KOMUNIKACJI.

Drukarnia Państwowa. Nr. 53267 15.XI.30. 8.000.